DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 15 maja 1968 r. Nr 12 Poz. 58—59

Przepisy obowiązujące:

Poz. 58

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 1

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 26 kwietnia 1968 r.

w sprawie uprawiania żeglugi na wodach morskich przez statki towarowe żeglugi śródlądowej.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1, art. 7 i 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 3 ust. 3 Zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (Monitor Polski nr 63, poz. 749) zarządza się co następuje:

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:
— określenie **„wody morskie”** — obszar wód będących w administracji Szczecińskiego Urzędu Morskiego,
— określenie **„żegluga osłonięta”** — żegluga po Zalewie Szczecińskim bez Roztoki Odrzańskiej,
— określenie **„żegluga w roztoce”** — żegluga po Roztoce Odrzańskiej, przy czym za granicę pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Roztoką Odrzańską przyjmuje się przedłużenie linii przechodzącej przez obie stawy IV bramy torowej na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin,
— określenie **„żegluga portowa”** — żegluga w rejonie zakreślonym granicami portu handlowego w Świnoujściu (bez redy) oraz w Szczecinie wraz z akwenami położonymi na północ od tych granic t.j. Ciasnym, Wąskim i Szerokim Nurtem oraz rzekę Domiążą, przy czym za granicę pomiędzy żeglugą portową, a żeglugą w roztoce uważa się równoleżnik 53° 36′ 18′′ N przechodzącym przez górną stawę nabieżnika Krępa,
— określenie **„statek”** — wszelkiego rodzaju urządzenie pływające z własnym napędem lub bez, przeznaczone do przewozu towarów w żegludze śródlądowej. Pod określeniem tym rozumie się również jednostki przeznaczone do holowania lub pchania w przód jednostek bez własnego napędu,
— określenie **„zestaw holowany”** — zestaw jednostek pływających przeznaczonych do przewozu towarów w żegludze śródlądowej składający się z jednej lub więcej jednostek bez własnego napędu holowanych przez holownik,
— określenie **„zestaw pchany”** — zestaw jednostek pływających przeznaczonych do przewozu towarów w żegludze śródlądowej składający się z jednej lub więcej jednostek bez własnego napędu pchanych w przód przez pchacz,
— określenie **„barka”** — statek bez własnego napędu przeznaczony do przewozu towarów w żegludze śródlądowej przystosowany do holowania za jednostką holującą, przy czym pod określeniem tym rozumie się jednostkę typową dla tego rodzaju holowania,
— określenie **„pojemnik”** — statek bez własnego napędu przeznaczony do przewozu w żegludze śródlądowej przystosowany do pchania w przód przez jednostkę pchającą, przy czym pod określeniem tym rozumie się jednostkę o konstrukcji typowej dla zestawu pchanego jako jeden z jego segmentów.
— określenie **„droga wodna”** — specjalnie wytyczony tor wodny dla statków żeglugi śródlądowej na wodach morskich,
— określenie **„tor wodny Świnoujście — Szczecin”** — specjalnie wytyczony tor wodny dla statków morskich,
— skrót **„mpzzm”** — Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu według aktualnie obowiązującej Konwencji,
— określenie **„przepisy portowe”** — aktualnie obowiązujące zarządzenie porządkowe Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego o przepisach portowych,
— określenie **„organ klasyfikacyjny”** — Polski Rejestr Statków,
— określenie **„organ inspekcyjny”** — funkcjonariusze Kapitanatu Portu oraz Wydziału Bezpieczeństwa Żeglugi Szczecińskiego Urzędu Morskiego,
— określenie **„okres zalodzenia”** — okres trwania akcji lodowej w rejonie Wybrzeża Zachodniego, t.j. od jej ogłoszenia do zakończenia, co jest każdorazowo ogłaszane przez kierownika tej akcji,
— określenie **„obszar wewnętrzny portu”** — obszar portu w Szczecinie i Świnoujściu objęty granicami portu handlowego, bez trasy wodnej łączącej te porty,
— określenie „...... °B” — stopnie wg skali Beauforta.

2. Warunki pogodowe, o których mowa w niniejszym zarządzeniu, obejmują zarówno siłę wiatru, jak i stan morza oraz zalewu do podanego stopnia w skali Beauforta włącznie, a stan pogody ustala się na podstawie najbardziej aktualnej pogody PIHM dla danego akwenu.
3. Statki zamierzające odbyć podróż w żegludze osłoniętej dopiero wtedy będą uprawnione do jej odbycia, o ile aktualna prognoza PIHM w ciągu najbliższych 6 godzin nie będzie przewidywała pogorszenia się stanu pogody do takiego, którzyby tę żeglugę uniemożliwiał. Odnośnie żeglugi w roztoce, to czasokres ten ustala się na 4 godziny.

§ 2.

Uprawianie żeglugi na wodach morskich dozwolone jest wyłącznie tym statkom, które posiadają ważne świadectwo zdolności żeglugowej wystawione przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej, oraz ważne świadectwo klasy wystawione przez Polski Rejestr Statków.

§ 3.

Z chwilą wejścia na wody morskie statki podlegają przepisom obowiązującym na tych wodach, a w szczególności mpzzm oraz przepisom portowym, z wyjątkiem przypadków kiedy przepisy niniejszego zarządzenia stanowią inaczej.

§ 4.

W okresie zalodzenia żeglugę na wodach morskich uprawiać mogą wyłącznie te statki, które posiadają wzmocnienia lodowe, co winno być uwidocznione w ich świadectwie klasy lub które uzyskały atest lodowy w trybie doraźnym na czas określony.

§ 5.

Każdorazowe wejście przez zestawy holowane lub pchane i statki na wody morskie oraz zmiana miejsca postoju w porcie, muszą być zgłoszone w właściwym terytorialnie kapitanacie portu. Zestawy holowane lub pchane oraz statki zamierzające odbyć podróż w granicach żeglugi osłoniętej lub w roztoce — muszą każdorazowo uzyskać zgodę właściwego kapitanatu portu na jej dokonanie.

§ 6.

Jednoczesne holowanie i pchanie barek lub pojemników na obszarze wód morskich jest zabronione.

§ 7.

Przy widzialności mniejszej niż 1.000 m holowanie i pchanie zestawów składających się z holownika lub pchacza i więcej niż jednej jednostki holowanej lub pchanej na obszarze wód morskich jest zabronione.

§ 8.

Wszystkie dokumenty dotyczące statku i załogi muszą być przechowywane stale na statku i okazywane na każde żądanie organu inspekcyjnego.

§ 9.

Na obszarze portów w Szczecinie i w Świnoujściu w relacji wewnętrznej dozwolone jest holowanie lub pchanie tylko jednej jednostki, to jest barki lub pojemnika. Holowanie dwóch jednostek wymaga każdorazowego specjalnego zezwolenia kapitanatu portu.

§ 10.

Zestawy holowane lub pchane udające się z portu w Szczecinie do portu w Świnoujściu lub odwrotnie mogą składać się z maksimum dwóch barek lub pojemników i holownika lub pchacza.

§ 11.

Zestawy holowane lub pchane udające się z jeziora Dąbskiego do portu w Trzebieży lub odwrotnie mogą składać się z maksimum trzech barek lub pojemników i holownika lub pchacza.

§ 12.

Zestawy holowane i pchane o większym składzie barek lub pojemników, niż to określono w § 9, obowiązane są przed wejściem na wody morskie dostosować ilość jednostek w zestawie do wymagań podanych w §§ 9, 10 i 11 niniejszego zarządzenia.

§ 13.

Holowanie barek lub pchanie pojemników z ładunkiem na obszarze wewnętrznym portu dozwolone jest do 9° w skali Beauforta, a jednostek pustych (bez ładunku) do 7° tej skali.

§ 14.

Zestawy holowane lub pchane i statki poruszające się po obszarze wewnętrznym portów w Szczecinie i w Świnoujściu obowiązane są w każdym wypadku trzymać się swojej prawej strony kanału, z wyjątkiem przypadków kiedy przepisy niniejszego zarządzenia dla danego akwenu stanowią inaczej.

§ 15.

Na obszarze wód morskich zestawy holowane lub pchane i statki winny mieć zawsze na uwadze, że korzystają z torów wodnych uczęszczanych przez statki morskie, które mają bardziej ograniczone możliwości manewrowe od statków rzecznych — a tym samym uprawiać żeglugę w taki sposób, aby im nie przeszkadzać. W związku z tym zalecane jest trzymanie się w miarę możliwości w czasie żeglugi jak najbliżej brzegów kanałów, lub krawędzi torów.

§ 16.

Statki uprawiające żeglugę portową obowiązane są posiadać świadectwo klasy ze znakiem „PR", „R", lub „S", a kierownicy ich dokument stwierdzający złożenie egzaminu w Szczecińskim Urzędzie Morskim ze znajomości mpzzm, przepisów portowych i topografii portu.

§ 17.

Statki uprawiające żeglugę osłoniętą lub w roztoce, obowiązane są posiadać świadectwo klasy ze znakiem „Z", „R" lub „S" — albo „PR" i dodatkowym znakiem „A", oraz świadectwo zdolności żeglugowej z adnotacją uprawniającą do wychodzenia na te wody, a ich kierownicy kwalifikacje przepisane dla kierowników statków w żegludze osłoniętej, lub odpowiednie uprawnienia wydane przez Szczeciński Urząd Morski.

§ 18.

1. Wymienione w § 17 statki winny ponadto odpowiadać następującym warunkom bezpieczeństwa:
   a) wysokość wolnej burty, nie może być mniejsza niż ustalona w świadectwie klasy dla danego rejonu żeglugi,
   b) luki ładunkowe winny być wodoszczelnie zamknięte i należycie zabezpieczone. Również wszystkie inne otwory w burtach i na pokładzie muszą być w analogiczny sposób zamknięte i zabezpieczone,
   c) wyposażenie statków winno odpowiadać wymogom przepisów obowiązujących w żegludze śródlądowej dla statków wychodzących na wody osłonięte, a ponadto statki z własnym napędem obowiązane są dodatkowo posiadać:

   1 — tratwę ratunkową na 100% załogi,
   2 — kompas sterowy z namiernikiem zainstalowany na stałe, oraz tabelkę aktualnej dewiacji,
   3 — aktualną mapę trasy wodnej Świnoujście—Szczecin z naniesioną na nią drogą wodną dla statków żeglugi śródlądowej od Szczecina do Świnoujścia,
   4 — komplet ekierek nawigacyjnych,
   5 — dwa cyrkle nawigacyjne,
   6 — spis latarń i sygnałów oraz Locję Wybrzeża Polskiego lub wyciąg z tych publikacji dotyczący rejonu Świnoujście — Szczecin,
   7 — przepisy portowe,
   8 — jedno z kół ratunkowych zaopatrzone w rzutkę o długości 27,5 m,
   9 — jedno z kół ratunkowych wyposażonych w pławkę świetlną,
   10 — mpzzm,
   11 — tablicę międzynarodowego kodu flagowego,
   12 — tablicę sygnałów sztormowych,
   13 — niniejsze zarządzenie.

2. W uzasadnionych przypadkach na wniosek zainteresowanego (zjednoczenie, armator) Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego może czasowo zwolnić niektóre statki od poszczególnych wymogów zawartych w ust. 1 pkt. b i c niniejszego paragrafu.

§ 19.

Uprawianie żeglugi osłoniętej przez statki odkryte i bez własnego napędu, dozwolone jest przy wiatrach południowych i południowo-zachodnich do 4° B, a przy pozostałych kierunkach wiatrów do 3° B, przy stanie zalewu do 2.

§ 20.

Uprawianie żeglugi w roztoce przez statki odkryte i bez własnego napędu dozwolone jest przy wiatrach północnych i północno-zachodnich do 4° B, a przy pozostałych kierunkach wiatrów do 5° B.

§ 21.

Inne statki nie wymienione w §§ 19 i 20 mogą uprawiać żeglugę osłoniętą w warunkach pogodowych uwidocznionych w ich świadectwie zdolności żeglugowej, a żeglugę w roztoce przy kierunkach wiatrów północnych i północno-zachodnich o sile wyższej o 1° B od uwidocznionej w ich świadectwie zdolności żeglugowej dla żeglugi osłoniętej a przy pozostałych kierunkach wiatrów wyższej o 2° B.

§ 22.

Wprowadzenie do żeglugi osłoniętej nowego typu zestawu pchanego lub statku z własnym napędem winno być poprzedzone komisyjną próbą w celu ustalenia warunków manewrowo-żeglugowych tych jednostek na wodach morskich.

§ 23.

Zestawy holowane lub pchane nietypowe takie jak holowane lub pchane przez barkę motorową przystosowaną do tego celu, bądź temu podobne będą dopuszczone do żeglugi na wodach morskich dopiero wtedy, o ile komisyjnie zostaną ustalone na podstawie prób ich warunki manewrowo-żeglugowe.

§ 24.

Komisja, o której mowa w § 22 i 23, będzie każdorazowo powoływana na wniosek zainteresowanego (Zjednoczenie, armator) przez Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego. W skład Komisji winni wchodzić oprócz organu klasyfikacyjnego i inspekcyjnego także przedstawiciel Zjednoczenia i armatora oraz przedstawiciel Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.

§ 25.

1. Zestawy holowane lub pchane i statki udające się z jeziora Dąbskiego w kierunku portów w Trzebieży lub Świnoujściu winny żeglować specjalnie wyznaczoną dla nich drogą wodną.
2. Droga ta prowadzi od Babińskiego Nurtu po przejściu w poprzek toru wodnego Świnoujście — Szczecin przez Ciasny Nurt południowo-zachodnią stroną rzeki Domiąża, oraz południowo-zachodnią stroną kotwicowiska Police do Wąskiego Nurtu, a po wyjściu z niego zachodnią krawędzią toru wodnego Świnoujście — Szczecin (na zewnątrz toru poza czarnymi pławami) w pasie o szerokości 60 m aż do pławy nr „25-T”. Pława nr „25-T” stojąca na rozwidleniu toru wodnego Świnoujście — Szczecin i toru prowadzącego do portu w Trzebieży od strony Roztoki Odrzańskiej jest punktem zwrotnym, przy którym statki udające się do portu w Trzebieży robią zwrot w lewo na tor do tego portu, a statki udające się przez Zalew Szczeciński do portu w Świnoujściu zwrot w prawo i przechodzą na zewnętrzną wschodnią krawędź toru wodnego Świnoujście — Szczecin (poza czerwone pławy). Od pławy nr „25-T” aż do pławy nr „2” droga wodna prowadzi w pasie o szerokości 60 m od linii czerwonych pław po wschodniej stronie na zewnątrz toru wodnego Świnoujście — Szczecin. Dochodząc do pławy nr „2” wszystkie statki wchodzą na tor wodny Świnoujście — Szczecin i trzymając się blisko jego wschodniej krawędzi żeglują przez Kanał Piastowski, aż do Starej Świny, gdzie robią zwrot w prawo do bazy w Karsiborze.
3. Droga w kierunku odwrotnym od Starej Świny do Zalewu Szczecińskiego prowadzi zachodnią krawędzią Kanału Piastowskiego i toru wodnego Świnoujście — Szczecin aż do pławy nr „1”. Przy tej pławie wszystkie statki przechodzą na zachodnią krawędź toru wodnego Świnoujście — Szczecin (poza czarne pławy). Od pławy nr „1” do pławy nr „17” (pława ta usytuowana jest na wysokości północnego cypla wyspy Chełminek) droga wodna prowadzi w pasie o szerokości 60 m od linii czarnych pław po zachodniej stronie na zewnątrz toru wodnego Świnoujście — Szczecin. Dochodząc do pławy nr „17” wszystkie statki wchodzą na tor wodny Świnoujście — Szczecin, gdzie droga wodna prowadzi jego wewnętrzną zachodnią krawędzią aż do pławy nr „25-T”. Od tego miejsca aż do jeziora Dąbskiego żeglują trasą wyznaczoną dla statków płynących w kierunku odwrotnym i mijają się z nimi lewymi burtami.
4. Zaleca się zachowanie szczególnej ostrożności przy podchodzeniu przez zestawy holowane i pchane oraz statki do kotwicowiska Police, z uwagi na istniejącą możliwość napotkania tam stojących na kotwicy statków morskich. Zwraca się również uwagę, że wymijanie staw (wież) bram torowych na Zalewie Szczecińskim winno odbywać się w bezpiecznej od nich odległości wynoszącej około 15—20 m.

§ 26.

Droga wodna z Małego Zalewu do portu w Trzebieży prowadzi od granicy NRD w sektorze białym światła sektorowego znajdującego się na zachodniej stawie II bramy torowej, aż do toru wodnego Świnoujście — Szczecin i dalej w pasie o szerokości 60 m na zewnątrz tego toru po stronie zachodniej poza czarnymi pławami aż do nabieżnika wejściowego do portu w Trzebieży, od strony Zalewu Szczecińskiego, gdzie statki robią zwrot na tor prowadzący do tego portu. W kierunku odwrotnym droga wiedzie analogicznie, przy czym statki idące kontrkursami mijają się lewymi burtami.

§ 27.

1. Nabrzeżem manipulacyjnym dla statków towarowych Żeglugi Śródlądowej w Świnoujściu pozostaje północna część nabrzeża Władysława IV, która może być jednocześnie zajęta przez statki na szerokość nie większą niż 20 m licząc od linii brzegu w kierunku wody.

2. Od miejsca postoju na kotwicy na rzece Stara Świna, oraz z bazy w Karsiborze droga wodna do portu w Świnoujściu i odwrotnie prowadzi wytyczonym korytem rzeki Stara Świna. Po wyjściu na tor wodny w pobliżu północnego cypla Wyspy Mielin statki udają się do nabrzeża manipulacyjnego Żeglugi Szczecińskiej (północny odcinek nabrzeża Władysława IV), trzymając się w miarę możliwości jak najbliżej swego prawego brzegu. Przechodzenie przez tor wodny w pobliżu przystani promów bocznych po stronie Warszowa i podchodzenie do nabrzeża manipulacyjnego winno odbywać się z zachowaniem wszelkich środków ostrożności, z uwagi na duży ruch jednostek pływających w tym rejonie.

§ 28.

Zestawy holowane lub pchane i statki zdążające z portu Szczecin w kierunku portu w Trzebieży lub Świnoujściu winny trzymać się zawsze swojej prawej strony kanału, aż do południowego cypla wyspy Żurawiej, gdzie przecinają tor wodny Świnoujście — Szczecin w poprzek i wchodzą w Przesmyk Skolwiński. Od Przesmyku Skolwińskiego droga wodna prowadzi przez Ciasny Nurt i dalej biegnie jak opisano w § 25 niniejszego zarządzenia.

§ 29.

Zestawy pchane 2-pojemnikowe udające się z portu w Szczecinie w kierunku Trzebieży lub Świnoujścia, bądź odwrotnie mogą poruszać się przez wewnętrzne wody portowe, jeśli są spełnione następujące warunki:

a) żegluga odbywa się w porze dziennej,
b) utrzymywana jest służba na „oku” w przedniej części zestawu dysponująca telefonicznym połączeniem ze sterówką, lub wyposażona w równie skuteczne urządzenie służące do porozumiewania się ze sterówką jak: rozgłośnia manewrowa, tuba głosowa ze wzmacniaczem elektrycznym itp.,
c) odpowiedni terytorialnie Kapitanat Portu udzieli zezwolenia.

§ 30.

Przechodzenie w poprzek toru wodnego Świnoujście — Szczecin dla statków morskich w miejscach, gdzie tor ten krzyżuje się z drogą wodną dla statków żeglugi śródlądowej, dozwolone jest tylko w tym wypadku, gdy tor ten jest wolny. Przecinanie kursu przed dziobem statków idących wzdłuż toru wodnego Świnoujście — Szczecin w odległości mniejszej niż 1.000 m jest zabronione.

§ 31.

Zestawy pchane i barki motorowe przechodzące w poprzek toru wodnego Świnoujście — Szczecin dla statków morskich t.j. w miejscach wymienionych w §§ 25, 27 i 28 obowiązane są również do utrzymywania służby na „oku”, analogicznej jak określone w § 29 pkt. b.

§ 32.

Przechodzenie toru wodnego Świnoujście — Szczecin dla statków morskich w poprzek w innych miejscach niż to wymieniono w §§ 25, 27 i 28 jest surowo zabronione.

§ 33.

Wszystkie statki przeznaczone do przewozu ładunków masowych na wodach morskich a w szczególności rudy żelaznej winny posiadać opracowaną i stale przechowywaną na statku instrukcję ładunkową. W instrukcji tej winna być uwidoczniona:

a) dopuszczalna ilość danego rodzaju ładunku jaka może być załadowana do poszczególnych ładowni statku,
b) sposób rozłożenia ładunku w ładowni,
c) maksymalne zanurzenie na dziobie i rufie przy danym

rodzaju ładunku w żegludze portowej, w roztoce i osłoniętej,

d) uwagi dla kierowników odnoszące się do ładowania statku.

§ 34.

Na redę portu w Świnoujściu mogą wychodzić tylko te statki, które mają na to zezwolenie uwidocznione w dokumentach statkowych. W wyjątkowych wypadkach Kapitanat Portu Szczecin Oddział w Świnoujściu może zezwolić na wyjście na redę statkom nie posiadającym takiego zezwolenia, pod warunkiem jednak, że siła wiatru nie przekroczy 3° B, z kier. południowych lub 2° B z kierunków północnych oraz stan morza 1.

§ 35.

Droga wodna opisana w § 25 niniejszego zarządzenia przeznaczona jest dla statków o zanurzeniu do 1,80 m. Statki udające się w kierunku Świnoujścia o zanurzeniu większym niż 1.50 m na odcinku drogi wodnej pomiędzy pławą nr „25-T" i pławą nr „20" usytuowaną na wysokości południowego cypla wyspy Chełminek — winny żeglować wewnętrzną krawędzią toru wodnego Świnoujście — Szczecin dla statków morskich, trzymając się swojej prawej krawędzi tego toru.

§ 36.

1. Każdy statek w czasie postoju w porcie winien być stale dozorowany przez przynajmniej jedną osobę dozorującą posiadającą co najmniej 12-miesięczną praktykę w służbie pokładowej na statkach.
2. Zespół pojemników składający się z paru jednostek stojących burta w burtę lub obok siebie może być za zgodą Kapitanatu Portu dozorowany przez jedną osobę.

§ 37.

1. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia podlega na podstawie art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 zł.
2. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 38.

Zarządzenie wchodzi w życie na obszarze województwa szczecińskiego w ciągu jednego miesiąca od daty ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym WRN w Szczecinie. Jednocześnie z chwilą wejścia w życie niniejszego zarządzenia tracą moc:

1) Zarządzenie porządkowe nr 2 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 3.IX.1964 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach morskich przez statki towarowe żeglugi śródlądowej (Dziennik Urzędowy WRN w Szczecinie nr 16 poz. 12).

2) § 77 zarządzenia porządkowego nr 6 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24.IX.1960 r. o przepisach portowych (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 12 poz. 81 z 1963 roku).

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Edward Rumatowski

Poz. 59

ZARZĄDZENIE NR 2

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 26 kwietnia 1968 r.

w sprawie uchylenia zarządzenia porządkowego o używaniu rakiet sygnałowych przez statki rybackie.

Na podstawie art. 7 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 1, dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6, poz. 35) oraz § 3 ust. 3 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M. P. Nr 63, poz. 749) w brzmieniu obowiązującym zarządza się co następuje:

§ 1.

Uchyla się zarządzenie porządkowe Nr 1 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 15 kwietnia 1960 r. o używaniu rakiet sygnałowych przez statki rybackie (Dz. Urz. W.R.N. w Szczecinie Nr 7 poz. 32).

§ 2.

1. Zarządzenie obowiązuje na obszarze województwa szczecińskiego.
2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Edward Rumatowski

Adres Redakcji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 181, tel. 303-479.
Adres Administracji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 158, tel. 303-259.

Warunki prenumeraty:
Prenumeratę można zgłaszać tylko na okres roczny (od 1. I) lub na okres półroczny (od 1. I. i od 1.VII). Opłata powinna być uiszczona co najmniej na miesiąc przed okresem prenumeraty.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł
Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł
Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.
Prenumeratę uiszczać należy z góry na konto Prezydium WRN do NBP II Oddział Miejski Nr 1412-94-214/2.
Część 97 dz. 41 rozdz. 412 § 55

ODBIORCA:

Rękopis otrzymano 8.V.68 Złożono 11.V.68 Podpisano do druku 14.V.68 Druk ukończono 17.V.68

Szczecińskie Zakł. Graf. 1644 2600+20 A4×4 D-2